

NIB-Austria-Annual report 2025

Vienna, 2026

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2026. Stand: 30. September 2026

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Im Falle der Erweiterung der Informationsgrundlage behält sich die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes das Recht zur Ergänzung des gegenständlichen Sicherheitsberichtes vor.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

bmimi.gv.at/impressum/daten.html.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu dieser Publikation übermitteln Sie bitte an sub@bmimi.gv.at.

Vorwort

Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie auf Basis der Konzepte und Strategien der Verkehrssicherheitspolitik der Europäischen Union und den darauf basierenden gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen sollen Unfälle und Störungen durch eine ständig eingerichtete unabhängige Stelle untersucht werden, um aus Fehlern zu lernen, Wiederholungen zu vermeiden und dadurch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten.

Diese Aufgabe obliegt in Österreich gemäß Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2025, der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (kurz „SUB“), einer nachgeordneten Dienststelle des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (kurz „BMIMI“).

Gemäß § 19 UUG 2005 hat die SUB einen ausführlichen Bericht über ihre Tätigkeiten im jeweils vorangegangenen Jahr zu erstellen und diesen bis 30. September jeden Jahres zu veröffentlichen sowie dem Nationalrat zu übermitteln. Der gegenständliche Sicherheitsbericht 2025 enthält die wesentlichen Zahlen und Fakten über die Untersuchungstätigkeiten der SUB im Bereich Schiene im Jahr 2025.

Für weiterführende Informationen stehen die Mitarbeitenden der SUB sowie die Website der SUB (bmimi.gv.at/sub) zur Verfügung.

Verkehrssicherheitsarbeit ist sowohl ethisch geboten, um mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse menschliches Leid zu verhindern, als auch volkswirtschaftlich notwendig, um Ressourcenverschwendung zu vermeiden.

Für den Inhalt verantwortlich

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – SUB
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Tel.: +43 (1) 71162 65 9000
E-Mail: sub@bmimi.gv.at

Inhalt

Vorwort	3
Inhalt	4
Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit.....	5
Aufgaben	7
Zusammenfassung	8
Allgemeines	8
Trends	9
SUB-Bereich Schiene	9
Mission Statement	12
Zielerreichung.....	12
Strategie	12
Anhang A – SUB-Bereich Schiene: Untersuchungen, Tätigkeiten und Statistik	13
1 Zuständigkeiten.....	14
1.1 SUB-Bereich Schiene.....	14
2 Untersuchungen	15
2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2025	15
2.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2025.....	16
2.3 Vorfallinformationen 2025	17
3 Tätigkeiten 2025 – SUB-Bereich Schiene	18
4 Vorfallstatistik 2025 – SUB-Bereich Schiene	19
5 Sicherheitsempfehlungen	27
Tabellenverzeichnis.....	32
Abbildungsverzeichnis.....	33
Verzeichnis der Regelwerke	34
Definitionen.....	36
Abkürzungen.....	39

Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit

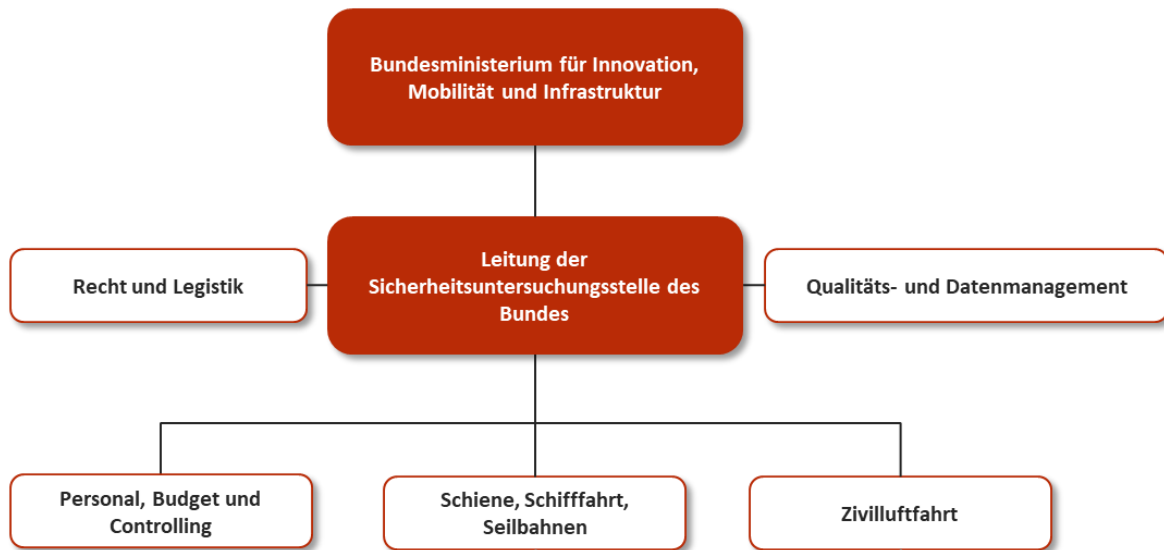
Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) umfasst die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt, wodurch bei den Sicherheitsuntersuchungen Synergie- und Einsparungseffekte erreicht werden.

Die SUB ist in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Unionsrechts und der österreichischen Rechtslage funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben der SUB kollidieren könnten.

Die SUB wurde mit ausreichenden Mitteln ausgestattet, sodass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen kann und in der Lage ist, eine umfassende Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen entweder selbst durchzuführen oder eine Sicherheitsuntersuchung zu beaufsichtigen.

Die SUB ist eine nachgeordnete Dienststelle des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.

Abbildung 1 Aufbauorganisation der SUB



Mit Stand 31. Dezember 2024 verfügte der Fachbereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen über nachstehendes Personal:

- 1 Leiter:in der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
- 1 Bereichsleiter:in Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen
- 6 Untersuchungsbeauftragte

Aufgaben

Zur zentralen Aufgabenstellung der SUB zählen:

- die Untersuchung von Unfällen und Störungen durch ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren,
- die Feststellung der möglichen Ursachen und
- erforderlichenfalls die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Untersuchung dient ausdrücklich **nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen**, Untersuchungsberichte dürfen dazu **keine Feststellungen** treffen.

Zusammenfassung

Allgemeines

Der vorliegende Jahresbericht gemäß § 19 UUG 2005 basiert auf den der SUB gemeldeten Zahlen und Daten über meldepflichtige Vorfälle, die sich im Berichtsjahr 2025 im Fachbereich Schiene ereignet haben.

Die zentrale Aufgabenstellung der SUB ist die Untersuchung von Unfällen und Störungen durch ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren, die Feststellung der möglichen Ursachen und die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

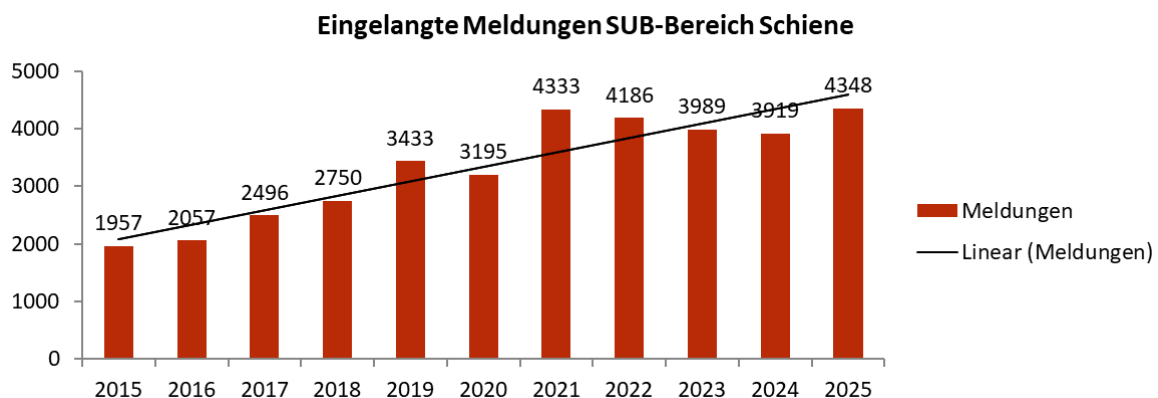
Die SUB hat ihre Aufgaben funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, sowie öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben der SUB kollidieren könnten, zu besorgen.

Trends

SUB-Bereich Schiene

Im Jahr 2025 gingen im SUB-Bereich Schiene insgesamt 4348 Meldungen (vgl. Abbildung 2) ein. Hiervon wurden 1467 Meldungen von der SUB als Unfälle, 2446 als Störungen und 439 als sonstige Ereignisse (keine Meldepflicht gemäß § 19c Eisenbahngesetz – EisbG 1957, BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. Nr. 231/2021) bewertet. Gemäß § 20 UUG 2005 hat die SUB eine Statistik über die ihr gemeldeten Vorfälle zu führen. Es gibt eine Vielzahl von Vorfällen, die zwar nicht meldepflichtig sind, jedoch trotzdem an die SUB gemeldet wurden und deshalb ebenfalls in der Datenbank zur statistischen Auswertung im Jahr 2025 erfasst wurden.

Abbildung 2 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene



Ab dem Jahr 2017 wurden auch nicht meldepflichtige Vorfälle in die Statistik aufgenommen.

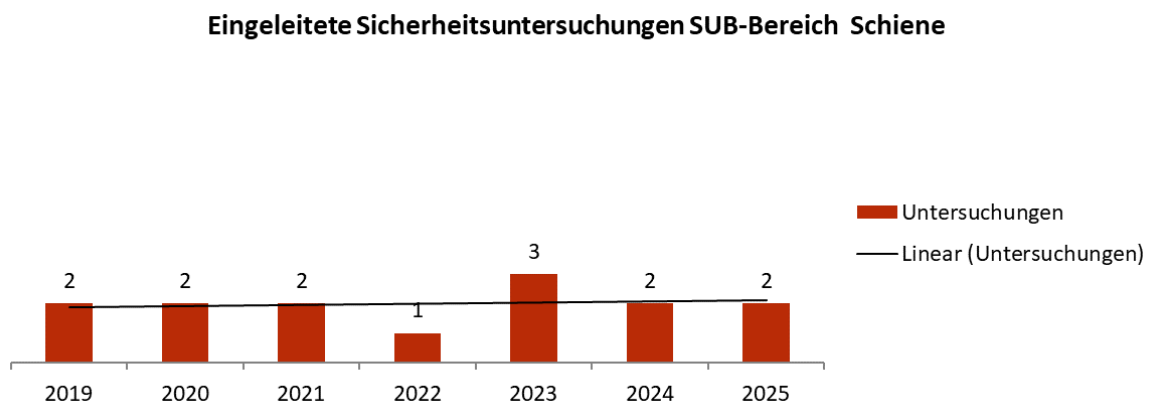
Die Gesamtzahl der gemeldeten Vorfälle ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024 gestiegen. Dieser Anstieg ist sowohl auf die verbesserte Meldekultur als auch auf Änderungen im internen Klassifikationssystem zurückzuführen. (vgl. Abbildung 2)

Im Jahr 2025 wurden insgesamt zwei Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Schiene eingeleitet. Sicherheitsuntersuchungen werden bei schweren Unfällen gemäß § 5 Abs. 3

UUG 2005 eingeleitet, bei denen gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 Untersuchungspflicht besteht. Darüber hinaus ist eine Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen, die keine schweren Unfälle sind, immer dann durchzuführen, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt. (vgl. § 9 UUG 2005)

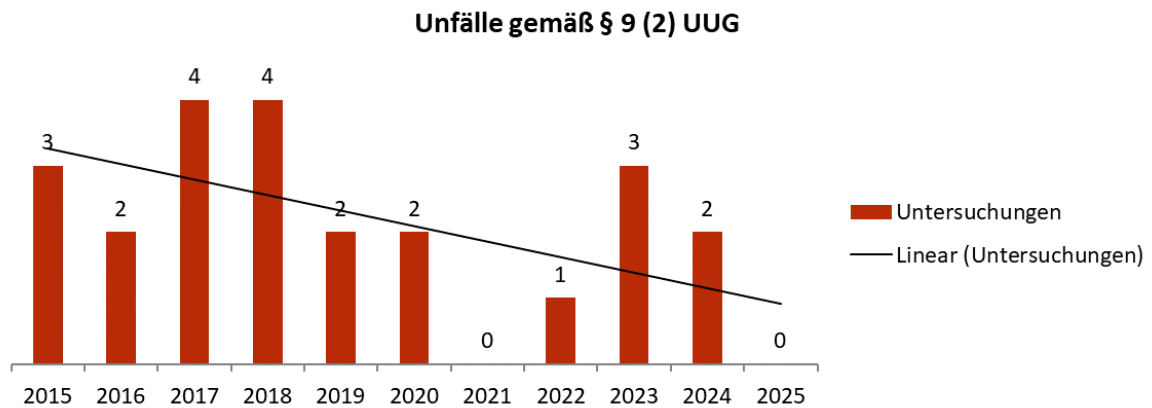
Die Art und der Umfang einer Sicherheitsuntersuchung richten sich nach der Schwere des Vorfalls und nach den aus der Sicherheitsuntersuchung zu gewinnenden Erkenntnissen für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. (vgl. § 6 Abs. 2 UUG 2005)

Abbildung 3 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Schiene



Die Anzahl untersuchungspflichtiger Vorfälle gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 ist generell niedrig, was auf ein hohes Sicherheitsniveau im Verkehrsbereich Schiene zurückzuführen ist. (vgl. Abbildung 3)

Abbildung 4 Unfälle gemäß § 9 Abs.2 UUG 2005 SUB-Bereich Schiene



Gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 ereigneten sich im Jahr 2025 keine untersuchungspflichtigen Vorfälle. In einem längeren Beobachtungszeitraum zeigt sich, wie in Abbildung 4 dargestellt, keine signifikante Veränderung in Hinblick auf die Anzahl von untersuchungspflichtigen Vorfällen.

In zwei Fällen wurden im Jahr 2025 eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet, da hier Erkenntnisse zur Vermeidung zukünftig ähnlich gelagerter Vorfälle zu erwarten waren. Eine Übersicht über die eingeleiteten Untersuchungen ist unter Kapitel 2.2 zu finden.

Mission Statement

Die Mission, also der Handlungsauftrag, der sich insbesondere durch den gesetzlichen Auftrag an die SUB ergibt, lautet wie folgt:

„Die SUB als wesentlichen Faktor zur Verbesserung der Verkehrssicherheit positionieren.“

Zielerreichung

Aufgrund der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen und der daraus abgeleiteten Sicherheitsempfehlungen, konnte im Jahr 2025 erneut ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den einzelnen Verkehrsbereichen geleistet werden.

Strategie

Abgeleitet von der Zielerreichung sowie dem Mission Statement wurde eine Qualitätsstrategie erarbeitet, die sicherstellen soll, dass die SUB ihre Sicherheitsuntersuchungen mit höchst möglicher Qualität mit Unterstützung von strukturierten und dokumentierten Prozessen durchführt.

Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie unter Zugrundelegung der Strategien der EU-Verkehrssicherheitspolitik stellt die SUB sicher, dass Vorfälle durch ein qualitätsoptimiertes, prozess- und ergebnisorientiertes Verfahren untersucht werden. Vorrangiges Ziel dabei ist die Schaffung einer Basis zur entscheidenden Verbesserung der Verkehrssicherheit durch definierte Sicherheitsempfehlungen. Die Umsetzung der Strategie wird im Rahmen der Qualitätspolitik und -ziele sichergestellt und operationalisiert.

Wien, im Jahr 2026

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Die Leiterin

HR Dipl.-HTL-Ing. Bettina Bogner, BA MA

Anhang A – SUB-Bereich Schiene: Untersuchungen, Tätigkeiten und Statistik

1 Zuständigkeiten

1.1 SUB-Bereich Schiene

Gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 UUG 2005 ist der Bereich „Schiene“ der Betrieb einer Haupt- und Nebenbahn (§ 4 EisbG 1957), einer Anschlussbahn (§ 7 EisbG 1957) und einer Straßenbahn, auf der Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren (§ 5 Abs. 1 Z 2 EisbG 1957, z.B. U-Bahn in der Bundeshauptstadt Wien), einschließlich der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf diesen genannten Bahnen.

2 Untersuchungen

In diesem Kapitel werden die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Jahr 2025 im Bereich Schiene veröffentlichten Abschlussberichte und Zwischenberichte überblicksartig dargestellt. Die detaillierten Berichte können auf der Website der SUB unter der folgenden Adresse abgerufen werden: bmimi.gv.at/sub

2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2025

Zu folgenden Vorfällen wurden Untersuchungsberichte der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Berichtsjahr 2025 veröffentlicht:

Tabelle 1 Zugkollision Bf Sattendorf am 17. September 2024

Zugkollision	Personenzug und Güterzug
Ort, Datum	Bf Sattendorf, 17.09.2024
Hergang	Am 17. September 2024, um ca. 19:52 Uhr, kam es im Bahnhof Sattendorf im Bereich der Weiche 1, ca. im km 368,655, zu einer frontalen, seitlich versetzten Kollision zwischen dem aus dem Bahnhof ausfahrenden Zug 47238 und dem in den Bahnhof einfahrenden Zug 4329 (Flankenfahrt).
Folgen	Durch die Zugkollision wurde der:die Triebfahrzeugführer:in von Zug 4329 schwer, sowie der:die Triebfahrzeugführer:in von Zug 47238 und ein:e Reisende:r leicht verletzt. In Folge der Kollision kam es zu teilweisen Entgleisungen des Triebwagens von Zug 4329, des Triebfahrzeuges Zug 47238 und des im Zugverband an erster Stelle gereihten Wagens von Zug 47238. An beiden Zügen entstand zum Teil erheblicher Sachschaden. Der Gesamtschaden an den Fahrzeugen beläuft sich auf ca. € 2.433.350.-. Am Oberbau entstand ein Sachschaden von ca. € 50.000.-. Als weitere Folge des Unfalls kam es zu Betriebsbehinderungen auf der Strecke 40801.
Ursache	Ursächlich für die Zugkollision war eine unerlaubte Signalüberfahung des Ausfahrssignales „H3“ von Zug 47238 aufgrund der Wahrnehmung eines falschen Signalbegriffs am zuvor angekündigten Ausfahrsvorsignal „h“. Zu der falschen Wahrnehmung kam es, da die Aufmerksamkeit des:der Triebfahrzeugführer:in beim unmittelbar vor der Einfahrt in den Bahnhof Sattendorf vorzunehmenden Zugfunkwechsel von digitalem auf analogen Zugfunk lag. Dieser Zugfunkwechsel fand während der Fahrt statt. Ungünstig hinzu kam, dass beim Versuch, den Zugfunkwechsel vorzunehmen, technische Probleme auftraten. Der Fokus lag demnach beim zu lösenden

Zugkollision	Personenzug und Güterzug
	Problem und somit auch länger also gewöhnlich bei der Zugfunkumstellung. Die Örtlichkeit für die Zugfunkumstellung unmittelbar vor dem Einfahrtsignal „Z“ bzw. dem Ausfahrtsignal „h“ ist auch als systemischer Faktor zu betrachten, da sich diese auch bei anderen Fahrten ähnlich auswirken kann. Der Fokus der Triebfahrzeugführer:innen wird systemisch auf den während der Fahrt vorzunehmenden Zugfunkwechsel gelenkt. Ebenfalls als systemischer Faktor werden die technischen Probleme beim Zugfunkwechsel, bei der Einfahrt in den Bahnhof Sattendorf, in Fahrtrichtung 2 gesehen, gewertet. Es wurde festgestellt, dass auch bei anderen Triebfahrzeugführer:innen an dieser Stelle ähnliche technische Probleme auftraten. Diese Probleme können jederzeit zu sicherheitsbedenklichen Ablenkungen führen. Begünstigt wurde die unerlaubte Signalüberfahung durch die infrastrukturseitige Ausgestaltung des eingesetzten Zugbeeinflussungssystems und des Schutzweges, die das Erreichen des ersten Gefahrenpunktes und in weiterer Folge die Zugkollision nicht verhindern konnten. Das geforderte selbsttätige zum Halten Bringen des Zuges wäre erst viel zu spät, nach dem ersten Gefahrenpunkt erfolgt. Die infrastrukturseitige Ausgestaltung des eingesetzten Zugbeeinflussungssystems und des Schutzweges ist auch als systemischer Faktor zu betrachten, da sich diese auch bei anderen Fahrten ähnlich auswirken kann. Vergangene Vorfälle (nicht im Bahnhof Sattendorf, sondern generell) zeigten bereits, dass das Zusammenspiel aus Zugbeeinflussungssystem und Schutzweg das Erreichen des ersten Gefahrenpunktes oftmals nicht verhindern kann und somit schwere Unfälle die Folge sein können, auch wenn die infrastrukturelle Ausgestaltung des Zugbeeinflussungssystems und Schutzweges den Regelwerken entspricht.
Sicherheitsempfehlungen	A-2025/001, A-2025/002, A-2025/003, A-2025/004, A-2025/005, A-2025/006, A-2025/007, A-2025/008,
Umsetzung	Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlungen ergriffen wurden.
Rechtliche Grundlage	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)
Status der Untersuchung	Untersuchungsbericht veröffentlicht am 21.07.2025

2.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2025

Folgende Sicherheitsuntersuchungen wurden im Jahr 2025 im Bereich Schiene, eingeleitet.

Tabelle 2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2025

Datum	Vorfall	Rechtliche Grundlage
07.01.2025	EK-ZP mit LKW zw. Bf Willendorf und Bf Grünbach am Schneeberg	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)
11.03.2025	Geschwindigkeitsüberschreitung Bf Ebreichsdorf	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)

2.3 Vorfallinformationen 2025

Vorfallinformationen sind Vorerhebungen zu Vorfällen, welche angestellt werden, um die notwendigen Informationen für die Entscheidung, ob eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet wird oder nicht, zu erlangen.

Zu folgenden Vorfällen wurden im Jahr 2025 nähere Informationen eingeholt:

Tabelle 3 Vorfallinformationen 2025

Datum	Vorfall	Ort
09.01.2025	Zugentgleisung	Wien, U6 Jägerstraße/Spittelau
10.01.2025	Zugkollision	Selzthal
21.01.2025	Entgleisung Güterzug	Selzthal
11.02.2025	EK-ZP mit Fußgänger:innen	Zw. Kaltenbach und Angererbach
24.03.2025	Vermeintliche Risse an Achsen	Herzogenburg
10.04.2025	Flankenfahrt nach Signalüberfahung	Bf Wörgl Nord
12.04.2025	Entgleisung Verschub	Wien Zvbf Kledering
14.04.2025	EK-ZP mit Fahrrad	Kittsee
26.05.2025	EK-ZP mit LKW	Wollsdorf
26.07.2025	Fahrzeugstörung Personenzug (Evakuierung im Tunnel)	Hadersdorf bei Wien
31.07.2025	Entrolltes Fahrzeug mit Kollision	Vorchdorf bzw. Stadl Paura
05.12.2025	Verletzung von Personen durch in Bewegung befindliche Schienenfahrzeuge	Linz Vbf
06.12.2025	Entgleisung Güterzug	Fronleiten

3 Tätigkeiten 2025 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 4 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene 2024 und 2025

Eingelangte Meldungen SUB-Schiene	2024	2025
Unfälle	1277	1467
Störungen	2230	2478
Sonstige ¹	412	437
Gesamt	3919	4348

Tabelle 5 Untersuchungen gesamt SUB-Schiene 2024 und 2025

Untersuchungen gesamt SUB-Schiene	2024	2025
Untersuchungen vor Ort	5	2
Untersuchungen nicht vor Ort / Weiterführende Untersuchungen	8	12
Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen	2	2

¹ Ereignisse für die keine Meldepflicht gemäß §19c Eisenbahngesetz – EisbG 1957 besteht und die statistisch nicht erfasst werden, über die aber eine Meldung eingegangen ist.

4 Vorfallstatistik 2025 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 6 Eingelangte Meldungen - Details 2025

Eingelangte Meldungen	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Unfälle	1467	1353	7	98	9
Störungen	2442	2418	-	5	19
Sonstige	439	429	-	4	6
Meldungen gesamt	4348	4200	7	107	34

Tabelle 7 Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2025

Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2025	Anzahl der Vorfälle	Anzahl der Opfer		Schaden in Euro (Schätzung)
		Todesfälle	Schwer verletzt	
Kollision	1	-	1	€ 2.483.350.-

Tabelle 8 Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2021 – 2025

Vorfälle untersucht		2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt
Unfälle/Störungen (Art. 20 RL (EU) 2016/798)	Kollision	-	-	2	1	-	3
	Kollision mit Gegenstand	-	-	-	-	-	-
	Entgleisung	-	1	1	-	-	2
	EK-Zusammenprall	2	-	-	-	1	3
	Unfall von Person durch in Bewegung befindliche Fahrzeuge	-	-	-	-	-	-
	Entrollungen	-	-	-	-	-	-
	Brände	-	-	-	1	-	1
	Gefahrgut	-	-	-	-	-	-
	Sonstiges	-	-	-	-	1	1
Gesamt		2	1	3	2	2	10

Tabelle 9 Gemeldete Unfälle nach Unfallart 2025

Gemeldete Unfälle nach Unfallart	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Brände / Explosionen Fahrzeuge	13	11	-	2	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	106	58		47	1
Entgleisung Zug	10	9	1	-	-
Kollision Schienenfahrzeug mit Sonstiges (Objekte)	1112	1079	-	33	-
Kollision Verschub/ Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Schienenfahrzeug	67	60	-	7	-

Gemeldete Unfälle nach Unfallart	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	6	5	1	-	-
Schadensfälle bei der Beförderung von Gefahrgut	12	11	-	1	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	85	72	5	8	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	42	34	-	-	8
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	14	14	-	-	-

Tabelle 10 Schwere Unfälle gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005 im Jahr 2025

Schwere Unfälle gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005	Anzahl			
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	U-Bahnen
-	Im Jahr 2025 haben sich im Bereich Schiene keine schweren Unfälle gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005 ereignet.			

Tabelle 11 Sonstige Unfälle 2025²

Sonstige Unfälle	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	7				

² Sonstige Unfälle: mindestens eine tödlich verletzte Person, 5 schwer verletzte Personen, Sachschaden über 2 Mio. Euro; ausgenommen Suizid/Suizidversuch

Sonstige Unfälle	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	12	1			

Tabelle 12 Gemeldete Störungen nach Störungsart 2025

Gemeldete Störungen nach Störungsart	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Achsbruch	-	-	-	-	-
Administration Sonstige	42	42			
Betrieb Entrolltes Fahrzeug	11	11			
Betrieb Fahrstraße/Fahrweg	30	30			
Betrieb Fahrt ohne Voraussetzung	168	165		3	
Betrieb Gefährdung Personen/Fahrten	17	17			
Betrieb Signalüberfahung mit Gefahrpunkt	112	112			
Betrieb Signalüberfahung ohne Gefahrpunkt	223	223			
Betrieb Sonstige	22	22			
Eisenbahnkreuzung Unregelmäßigkeit	63	63			
Fahrzeug Bremse	189	187			2
Fahrzeug Gefahrgutanstand	-	-	-	-	-
Fahrzeug Ladungsanstand	703	702		1	

Gemeldete Störungen nach Störungsart	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschluss- bahnen	U-Bahnen
Fahrzeug Sonstiges	212	207		1	4
Fahrzeug Zugtrennung	37	37			
Infrastruktur Gleisverwerfung	58	58			
Infrastruktur Schienenbruch	162	162			
Infrastruktur Sonstige	23	22			1
Radbruch	-	-	-	-	-
Sonstige	9	9			
Sonstige Bahnfrevel	238	238			
Sonstige Stromvorfall	4	4			
Sonstige Unerlaubtes Betreten	8	5			3
Suizid / Suizidversuch	111	102			9

Tabelle 13 Verunfallte Personen 2025 (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)

Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschluss- bahnen	U-Bahnen
Getötete Personen	21	16	2	-	3
Schwer verletzte Personen	42	37	-	-	5

Tabelle 14 Getötete Personen nach Unfallart 2025 (ausgenommen Suizid)

Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-
Kollision Zug mit Objekt	-	-	-	-	-
Entgleisung Zug	-	-	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	8	6	2	-	-
Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	13	10	-	-	3
Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	-	-	-	-	-

Tabelle 15 Schwer verletzte Personen nach Unfallart 2025 (ausgenommen Suizidversuch)

Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-
Kollision Zug mit Objekt	-	-	-	-	-
Entgleisung Zug	-	-	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	12	12	-	-	-
Verletzungen von Personen durch Schienenfahrzeuge	24	19	-	-	5

Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Verletzungen von Personen durch sonstige Unfälle	6	6	-	-	-

Tabelle 16 Getötete Personen nach Kategorien 2025 (ausgenommen Suizid)

Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	-	-	-	-	-
Mitarbeiter:innen	1	1	-	-	-
Benutzer:innen von Eisenbahnkreuzungen	7	5	2	-	-
Sonstige Personen	-	-	-	-	-
Nicht autorisierte Personen	13	10	-	-	3

Tabelle 17 Schwer verletzte Personen nach Kategorien 2025 (ausgenommen Suizidversuch)

Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	3	2	-	-	1
Mitarbeiter:innen	12	12	-	-	-
Benutzer:innen von Eisenbahnkreuzungen	11	11	-	-	-
Sonstige Personen	1	1	-	-	-
Nicht autorisierte Personen	15	11	-	-	4

Tabelle 18 Suizide und Suizidversuche 2025

Suizide und Suizidversuche	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Suizid getötet	101	95	-	-	6
Suizidversuch – verletzte Personen	10	7	-	-	3
Suizidversuch – ohne Verletzung	1	-	-	-	1

Tabelle 19 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen 2025

Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen	Anzahl
EK mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)	58
EK mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)	27
Gesamt	85

Tabelle 20 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen 2025 – Benutzer:innen

Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen – Benutzer:innen	Anzahl
PKW	59
LKW	12
Busse	-
Nutzfahrzeuge / Landwirtschaftliche Fahrzeuge	3
Sonstige KFZ	-
Fahrrad	5
Fußgänger:innen	4
Sonstiges	2

5 Sicherheitsempfehlungen

Die Reihung der Sicherheitsempfehlungen orientiert sich am Datum der Veröffentlichung und nicht am Datum des Vorfalles.

Tabelle 21 Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Schiene

Vorfalldatum	Vorfall
17.09.2024	Zugkollision Z 4329 mit Z 47238 im Bf Sattendorf A-2025/001 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Herstellung einer wirksamen technischen Zugsicherung im Bf Sattendorf. Im Bf Sattendorf sollten das Zugbeeinflussungssystem und der Schutzweg in Kombination so ausgestaltet sein, dass es trotz menschlicher Fehlhandlungen zu keinem Überfahren des Gefahrenpunktes kommen kann (z.B. unter anderem mithilfe von 500 Hz Gleismagneten und Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen). Alternativ kann die Zugsicherung auch mithilfe technischer Fahrstraßenausschlüsse sichergestellt werden. Begründung: Nur wenn sichergestellt wird, dass menschliche Fehlhandlungen abgefangen werden können, um das Erreichen des ersten Gefahrenpunktes zu verhindern, kann folgeschweren Unfällen entgegengewirkt werden. Die Länge des Schutzweges ist im Grunde genommen gleichgültig, wenn sichergestellt wird, dass ein Zug spätestens am Gefahrenpunkt selbsttätig zum Stillstand gebracht werden kann. Der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ist sehr wohl bewusst, dass das Hauptaugenmerk bei der Umsetzung von ETCS liegt, jedoch wird das Zugbeeinflussungssystem PZB nach derzeitigen ETCS Ausbauplan noch bis 2038 weiterverwendet. Gerade Nebenbahnen werden bei der Umrüstung auf ETCS eher nachrangig behandelt werden, weshalb ungünstige Situationen im System PZB, wenn diese nicht verbessert werden, noch über mindestens ein Jahrzehnt bestehen bleiben. Durch einen Fahrstraßenausschluss könnten Züge nicht mehr gleichzeitig in den Bf Sattendorf einfahren, wodurch Zugkollisionen ausgeschlossen werden könnten. Das Herstellen einer wirksamen technischen Zugsicherung im Sinne dieser Sicherheitsempfehlung, z.B. unter anderem durch das Verlegen eines 500 Hz-Gleismagneten und einer Geschwindigkeitsprüfeinrichtung oder durch einrichten von Fahrstraßenausschlüssen, stellt einen vertretbaren Aufwand im Verhältnis zur Steigerung des Sicherheitsniveaus im Bahnhof Sattendorf dar. In diesem Zusammenhang wird auf ein vom Infrastrukturbetreiber in Auftrag gegebenes ingenieurwissenschaftliches Gutachten verwiesen, dem zu entnehmen ist, dass die Streckenausrüstung durch zusätzliche 500 Hz Gleismagnete mit einem relativ

Vorfalldatum	Vorfall
	geringen Aufwand erfolgen kann bzw. wurde die Implementierung durch zusätzliche Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen als geeignet bewertet. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/002 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Bei Kreuzungsrisikoanalysen sollten auch besondere örtliche Gegebenheiten, die zusätzliche Risiken hervorbringen können, wie z.B. die nicht optimale Örtlichkeit für die Umstellung des Zugfunks, welche die Aufmerksamkeit eines:er Triebfahrzeugführers:Triebfahrzeugführerin einschränkt, berücksichtigt werden. An Stellen, an denen sich in der Vergangenheit bereits Unfälle ereignet haben, sollten diese bei den Kreuzungsrisikoanalysen ebenfalls berücksichtigt werden. Begründung: Durch ein größeres Spektrum an Einflussfaktoren in der Kreuzungsrisikoanalyse kann erreicht werden, dass vermehrt erforderliche Maßnahmen, z.B. in Form von der Verlegung von 500 Hz Gleismagneten, erkannt werden. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/003 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Es ist zu prüfen, ob für den Zugfunkwechsel, welcher momentan unmittelbar vor Erreichen des Einfahrsignales „Z“ bzw. des Ausfahrversignales „h“ des Bahnhofs Sattendorf erfolgen muss, ehestmöglich eine andere Örtlichkeit festgelegt werden kann, bei welcher keine Ablenkung von sicherheitsrelevanten Tätigkeiten eines:er Triebfahrzeugführers:Triebfahrzeugführerin während der Fahrt stattfindet. Ist die Festlegung einer anderen Örtlichkeit nicht möglich, könnte der Zugfunkwechsel alternativ auch im Stillstand durchgeführt werden. Begründung: Im Untersuchungsbericht wurde ausführlich erläutert, warum die derzeitige Örtlichkeit für die Zugfunkumstellung äußerst ungünstig ist. Mit einer Zugfunkumstellung sind Triebfahrzeugführer:innen bis zu ca. 30 Sekunden beschäftigt und abgelenkt. Wenn Triebfahrzeugführer:innen im Nahbereich von durchzuführenden sicherheitsrelevanten Tätigkeiten, wie im konkreten Vorfall der Beachtung von Signalen, während der Fahrt eine Zugfunkumstellung vorgenommen werden muss, können Fehlhandlungen die Folge sein, da die volle Aufmerksamkeit der Triebfahrzeugführer:innen nicht den sicherheitsrelevanten Tätigkeiten gewidmet werden kann.

Vorfalldatum	Vorfall
	Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/004 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Den Ursachen für die immer wieder auftretenden technischen Probleme beim Zugfunkwechsel von digitalem auf analogen Zugfunk, bei der Einfahrt in den Bahnhof Sattendorf in Fahrtrichtung 2 gesehen (km 369,7), sollte ehestmöglich auf den Grund gegangen werden, um diese Probleme beheben zu können. Begründung: Der Vorfall zeigte, dass die ohnehin ungünstige Situation der Örtlichkeit für die Umstellung des Zugfunks durch Probleme im Umstellprozess weiter verschlechtert wurde. Die volle Aufmerksamkeit des:der Triebfahrzeugführers:Triebfahrzeugführerin konnte nicht den sicherheitsrelevanten Tätigkeiten gewidmet werden, wodurch er:sie abgelenkt war und es zu einer falschen Wahrnehmung am Ausfahrversignal „h“ und in weiter Folge zur unerlaubten Signalüberfahung kam. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/005 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Es sollte geprüft werden, ob bei Zugfunkwechseln an anderen Stellen am Streckennetz, ähnliche, wie in der Sicherheitsempfehlung A-2025/003 beschriebene, ungünstige Situationen vorherrschen, bzw. ebenfalls, wie in der Sicherheitsempfehlung A-2025/004 beschriebene Probleme beim Zugfunkwechsel auftreten. Wenn dies der Fall sein sollte, sind die Sicherheitsempfehlungen zu diesen Themen (A 2025/003 und A 2025/004) sinngemäß anzuwenden, um die Situationen zu verbessern. Begründung: Wenn durch Triebfahrzeugführer:innen im Nahbereich von durchzuführenden sicherheitsrelevanten Tätigkeiten, wie im konkreten Vorfall der Beachtung von Signalen, Zugfunkumstellungen während der Fahrt vorgenommen werden müssen, kann die Folge sein, dass die volle Aufmerksamkeit der Triebfahrzeugführer:innen nicht den sicherheitsrelevanten Tätigkeiten gewidmet werden kann. Kommen bei der Zugfunkumstellung auch noch technische Probleme hinzu, wird die ohnehin ungünstige Situation der Örtlichkeit für die Umstellung des Zugfunks weiter verschlechtert. Die volle Aufmerksamkeit der Triebfahrzeugführer:innen kann nicht den sicherheitsrelevanten Tätigkeiten gewidmet werden.

Vorfalldatum	Vorfall
	Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/006 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Der Umsetzung der „Ablöseplanung“ des Umbaus von analogen auf digitalen Zugfunk (GSMR) sollte im Rahmen der Aufsichtstätigkeit besonderes Augenmerk geschenkt werden, damit sichergestellt wird, dass die vom Infrastrukturbetreiber festgelegten zeitlichen Vorgaben eingehalten werden. Begründung: Nach infrastrukturseitiger Umrüstung von analogem auf digitalen Zugfunk ist eine Zugfunkumstellung nicht mehr notwendig, sodass keine Ablenkung durch diese mehr gegeben ist. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/007 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Bei der Auswahl jener Personen, die vom Infrastrukturbetreiber mit der Einsatzleitung betraut werden, sollte besonders darauf geachtet werden, dass diese Personen unter Berücksichtigung ihrer Eigenschaften und Fähigkeiten geeignet sind und überdies die Bereitschaft haben, diese herausfordernde und verantwortungsvolle Tätigkeit auszuüben. Begründung: Die Untersuchungen zum Notfallmanagement des gegenständlichen Vorfalls zeigten, dass der Großteil der Fahrdienstleiter:innen für den Stellbereich Villach Süd Großverschiebebahnhof, welche aufgrund des Arbeitsplatzes regionale:r Zugüberwacher:in als ÖBB-Einsatzleiter:in eingesetzt werden, nicht als solche:r tätig sein wollen. Mit einer Einsatzleiter:innentätigkeit kann nicht jeder:jede Mitarbeiter:in gleich gut umgehen, weshalb diese mit Überzeugung von dafür geeigneten Personen ausgeübt werden sollte. Mitarbeiter:innen, welche sich bewusst dafür entscheiden, als ÖBB-Einsatzleiter:in tätig zu sein, können mit Tätigkeiten und Situationen, welche die Funktion ÖBB-Einsatzleiter:in mit sich bringt, wahrscheinlich besser umgehen. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen:

Vorfalldatum	Vorfall
	Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/008 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Im Rahmen der Aufsichtstätigkeit sollte besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, dass seitens Eisenbahnverkehrsunternehmen 2 geeignete Regelungen zum raschen Herstellen des sicheren spannungsfreien Zustandes an Triebfahrzeugen erstellt, umgesetzt, geschult und in das Sicherheitsmanagementsystem integriert werden. Begründung: Für die Herstellung des spannungsfreien Zustandes der einzelnen Triebfahrzeuge ist Typenkenntnis erforderlich. Für den Fall, dass aufgrund eines Unfalls ein:e Triebfahrzeugführer:in nicht in der Lage ist, den spannungsfreien Zustand herzustellen, muss ein Rahmen geschaffen werden, welcher das Einschreiten anderer Personen ermöglicht, um dies sicherstellen zu können. Der gegenständliche Vorfall zeigte für das Eisenbahnverkehrsunternehmen 2 neue Herausforderungen, welche in dieser Form noch nicht vorgekommen waren, weshalb es diesbezüglich noch keine genaueren Regelungen gibt. Gegenüber der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wurde bekanntgegeben, dass an neuen Regelungen dazu gearbeitet werde. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Zugkollision Bf Sattendorf am 17.September 2024.....	15
Tabelle 2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2025.....	17
Tabelle 3 Vorfallinformationen 2025	17
Tabelle 4 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene 2024 und 2025	18
Tabelle 5 Untersuchungen gesamt SUB-Schiene 2024 und 2025.....	18
Tabelle 6 Eingelangte Meldungen - Details 2025.....	19
Tabelle 7 Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2025	19
Tabelle 8 Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2021 – 2025.....	20
Tabelle 9 Gemeldete Unfälle nach Unfallart 2025	20
Tabelle 10 Schwere Unfälle gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005 im Jahr 2025	21
Tabelle 11 Sonstige Unfälle 2025	21
Tabelle 12 Gemeldete Störungen nach Störungsart 2025	22
Tabelle 13 Verunfallte Personen 2025 (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)	23
Tabelle 14 Getötete Personen nach Unfallart 2025 (ausgenommen Suizid).....	24
Tabelle 15 Schwer verletzte Personen nach Unfallart 2025 (ausgenommen Suizidversuch)	24
Tabelle 16 Getötete Personen nach Kategorien 2025 (ausgenommen Suizid)	25
Tabelle 17 Schwer verletzte Personen nach Kategorien 2025 (ausgenommen Suizidversuch).....	25
Tabelle 18 Suizide und Suizidversuche 2025.....	26
Tabelle 19 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen 2025	26
Tabelle 20 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen 2025 – Benutzer:innen.....	26
Tabelle 21 Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Schiene	27
Tabelle 22 Definitionen SUB-Bereich Schiene.....	36

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Aufbauorganisation der SUB.....	6
Abbildung 2 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene.....	9
Abbildung 3 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Schiene	10
Abbildung 4 Unfälle gemäß § 9 Abs.2 UUG 2005 SUB-Bereich Schiene	11

Verzeichnis der Regelwerke

Die im Sicherheitsbericht zitierten internationalen, unionsrechtlichen und nationalen Regelwerke beziehen sich jeweils auf die im Berichtszeitraum geltende Fassung.

SUB gesamt

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2025

SUB-Bereich Schiene (Auszug)

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (**Eisenbahngesetz 1957 – EisbG**), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2025

Richtlinie 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

Durchführungsverordnung (EU) 2020/572 der Kommission vom 24. April 2020 über die zu befolgende Berichterstattungsstruktur für Berichte über die Untersuchung von Eisenbahnunfällen und Eisenbahnstörungen

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (**MeldeVO-Eisb 2006**), BGBl. II Nr. 279/2006

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (**Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO**), BGBl. II Nr. 209/2003 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 156/2014

Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (**Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung 2008 – EisbBBV**), BGBl. II Nr. 398/2008 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 156/2014

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (**Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV**), BGBl. II Nr. 216/2012 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 300/2023

Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen (**Triebfahrzeugführer-Verordnung 1999 - TFVO**), BGBl. II Nr. 64/1999

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktische Ausübung bei qualifizierten Tätigkeiten von Eisenbahnbediensteten (**Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung 2013– EisbEPV**), BGBl. II Nr. 31/2013

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (**Eisenbahnschutzvorschriften 2012 – EisbSV**), BGBl. II Nr. 219/2012

Definitionen

Tabelle 22 Definitionen SUB-Bereich Schiene

Begriff	Definition	Basierend auf
Vorfälle	Als Vorfälle gelten Unfälle gemäß § 5 Abs. 2 und 3 sowie Störungen gemäß § 5 Abs. 8a und 9 UUG 2005.	§ 5 Abs.10, UUG 2005
Ursachen	Als Ursachen gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Vorfall geführt haben.	§ 5 Abs.11, UUG 2005
Störung	Als Störung im Bereich Schiene gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall oder ein schwerer Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.	§ 5 Abs.8a, UUG 2005
Sicherheitsuntersuchung	Sicherheitsuntersuchung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Untersuchungsverfahren zum Zweck der Verhütung von Vorfällen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der möglichen Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.	§ 5 Abs.14, UUG 2005
Sicherheitsempfehlung	Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Vorschlag zur Verhütung von Vorfällen, den der:die Leiter:in der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes auf Grundlage von Informationen herausgibt, die sich im Zuge der Sicherheitsuntersuchung ergeben haben. Sicherheitsempfehlungen werden grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte herausgegeben und dürfen in keinem Fall Aussagen oder Vermutungen zu Fragen der Schuld oder Haftung enthalten.	§ 16 Abs.1, UUG 2005
Unfall	Als Unfall im Bereich Schiene gilt jedes unerwünschte oder unbeabsichtigte plötzliche Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in die Kategorien 1. Kollisionen, 2. Entgleisungen, 3. Unfälle auf Bahnübergängen, 4. Unfälle mit Personenschaden, die von in Bewegung befindlichen Schienenfahrzeugen verursacht wurden,	§ 5 Abs.2, UUG 2005

Begriff	Definition	Basierend auf
	5. Brände und sonstige Unfälle eingeteilt.	
Schwerer Unfall	Als schwerer Unfall im Bereich Schiene gelten Zugkollisionen oder Zugentgleisungen, bei denen mindestens eine Person getötet oder mindestens fünf Personen schwer verletzt werden oder bei denen Schienenfahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro nehmen und die Regelung und die Steuerung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn eindeutig betroffen sind, sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement.	§ 5 Abs.3, UUG 2005
Untersuchungsbeauftragte	Untersuchungsbeauftragte sind Bedienstete der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes und andere Personen, die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zur Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung eingesetzt werden.	§ 6 Abs.15, UUG 2005
Hauptbahnen, Nebenbahnen	(1) Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen diejenigen Schienenbahnen 1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind; 2. die der:die Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen. (2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.	§ 4, EisbG 1957
Anschlussbahnen	Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann.	§ 7, EisbG 1957

Begriff	Definition	Basierend auf
	Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in 1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweiwegefahrzeugen; 2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen; 3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.	

Abkürzungen

Abs.	Absatz
ACG	Austro Control GmbH
ANSF	Agentur für die Sicherheit der Eisenbahn in Italien
Art.	Artikel
Bf	Bahnhof
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbBBV 2008	Eisenbahn Bau- und Betriebsverordnung
EisbEPV 2013	Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung 2013
EisbG 1957	Eisenbahngesetz 1957
EisbKrV 2012	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
EisbSV 2012	Eisenbahnschutzvorschriften 2012
EisbVO 2003	Eisenbahnverordnung 2003
EK	Eisenbahnkreuzung
ES	Einfahrtsignal
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
idF	in der Fassung
MeldeVO-Eisb 2006	Meldeverordnung Eisenbahn 2006
NIB	National Investigation Board
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RL	Richtlinie
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TFVO 1999	Triebfahrzeugführer-Verordnung 1999
Tfz	Triebfahrzeug
UUG 2005	Unfalluntersuchungsgesetz 2005
Vbf	Verschiebebahnhof

Z	Zug
ZP	Zusammenprall
Zvbf	Zentralverschiebebahnhof

